



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ — Αρ. Φύλλου 194

21 Μαρτίου 1995

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. οικοθ. 6765/511

Τροποποίηση της ΚΥΑ 28433/2448/2.7.92 (Β 542) όπως τροποποιήθηκε από την ΚΥΑ 33976/3189/7.10.93 (Β' 822) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών που αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων των οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1994.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 15 και 84 παρ. 2 του ΚΟΚ που κυρώθηκε με το Ν. 2094/92 (Α' 182) «Περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Του δεύτερου άρθρου του Ν. 2077/1992 (Α' 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

3. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α' 34) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» όπως τροποποιήθηκε με την παραγρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101).

4. Του Π.Δ. 431/1983 (Α' 160) «προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών, που αφορούν, στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους» όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις της Κ.Υ.Α. 47271/3970/21.12.92 (Β' 764), όπως τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. 38888/3374/93 (Β' 951) σε συμμόρφωση με την οδηγία 93/81/ΕΟΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 29ης Σεπτεμβρίου 1993.

5. Του άρθρου 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154) με το οποίο προσετέθη το άρθρο 29Α στο Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137).

6. Την 32948/329/13.10.94 (Β' 782) Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/12/ΕΚ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1994, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. L. 100/19.4.94 σελ. 42-52.

Η παρούσα απόφαση τροποποιεί το παράρτημα I της με αριθμό ΚΥΑ 33976/3189/7.10.93 (Β' 822) «Τροποποίηση της Υ-28433/2448/2.7.1992 απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ 542/Β) που αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων των οχημάτων με κινητήρα, σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/59/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 28ης Ιουνίου 1993».

Άρθρο 2

1. Από την 23η Οκτωβρίου 1994, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 28433/2448/92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 33976/3189/93 και όπως τροποποιείται τώρα από την παρούσα απόφαση για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 7 παράγραφος 1 της ΚΥΑ 47271/3950/21.12.92 (Β' 764) όπως αυτή τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93 (Β' 951).

2. Από 1ης Ιανουαρίου 1996, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν χορηγούν πλέον για τύπο οχήματος:

– την έγκριση τύπου ΕΟΚ σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της ΚΥΑ 47271/3950/21.12.92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93 ή

– την εθνική έγκριση τύπου, εκτός αν γίνεται χρήση των

διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της ΚΥΑ 47271/3950/92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93, για λόγους συνδεόμενους με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από εκπομπές, εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της ΚΥΑ 33976/3181/93, όπως τροποποιείται από την παρούσα απόφαση.

3. Από 1ης Ιανουαρίου 1997, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

– πρέπει να θεωρούν άκυρα τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης (πιστότητας) που συνοδεύουν οχήματα που πρωτοεισέρχονται σε κυκλοφορία σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ 47271/3950/21.12.92 για τους σκοπούς του άρθρου 7 παρ. 1, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93.

– πρέπει να αρνούνται τη χορήγηση πινακίδων κυκλοφορίας, πώληση και θέση σε κυκλοφορία οχημάτων που πρωτοεισέρχονται σε κυκλοφορία, τα οποία δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικά συμμόρφωσης (πιστότητας) σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ 47271/3950/92, εκτός αν γίνεται χρήση των διατάξεων του άρθρου 8 παραγρ. 2, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93, για λόγους συνδεόμενους με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από εκπομπές, εφόσον τα οχήματα δεν πληρούν τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 33976/3189/93, όπως αυτή τροποποιείται από την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 3

Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να θεσπίσει φορολογικά κίνητρα μόνο για οχήματα με κινητήρα που πληρούν τις προδιαγραφές της παρούσας απόφασης. Τα κίνητρα αυτά πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και επιπροσθέτως πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

– Πρέπει να εφαρμόζονται για όλα τα οχήματα που πρωτοεισέρχονται σε κυκλοφορία τα οποία διατίθενται προς πώληση στην ελληνική αγορά και τα οποία πληρούν εκ των προτέρων τις προδιαγραφές της ΚΥΑ 28433/2448/2.7.92 όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 33976/3189/93 καθώς και με την παρούσα απόφαση.

– Παύουν να ισχύουν κατά τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγρ. 3 της παρούσας για την υποχρεωτική έναρξη ισχύος των τιμών εκπομπών για τα οχήματα με κινητήρα που πρωτοεισέρχονται σε κυκλοφορία.

– Πρέπει να αφορούν ποσό, για κάθε τύπο οχήματος, ουσιωδώς χαμηλότερο από το πραγματικό κόστος του εξοπλισμού που προστίθεται στο όχημα προκειμένου, αυτό να ανταποκρίνεται στις τιμές εκπομπών που έχουν καθορισθεί, καθώς και της τοποθέτησης του εξοπλισμού στο όχημα.

Άρθρο 4

Το παράρτημα Ι της ΚΥΑ 28433/2448/2.7.92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 33976/3189/93, τροποποιείται με το παράρτημα της παρούσας απόφασης ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΥΑ 28433/2448/92 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑ 33976/3189/93

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. Το σημείο 3.1 έχει ως εξής:

«3.1. Η αίτηση έγκρισης τύπου, βάσει του άρθρου 3 της ΚΥΑ 47271/3950/92 (Β' 764), όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93 (Β' 951), ενός τύπου οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές από τον σωλήνα εξαγωγής, τις εξατμιστικές εκπομπές και την αντοχή των συσκευών αντιρρύπανσης υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος».

2. Το σημείο 4 έχει ως εξής:

«4. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΟΚ

4.1. Εφόσον πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση τύπου ΕΟΚ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 της ΚΥΑ 47271/3950/92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93.

4.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ δίδεται στο παράρτημα ΙΧ».

3. Στο σημείο 5.3.1.4:

Οι τίτλοι στις στήλες και η πρώτη γραμμή του πίνακα για τα οχήματα της κατηγορίας Μ αντικαθίστανται από τα παρακάτω:

«Κατηγ. οχήματος	Μάζα αναφοράς MR (KG)	Οριακές τιμές Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα L1 (G/KM)		Συνδυασμένη μάζα υδρογονάνθρακα και οξειδίων του αζώτου L2		Μάζα σωματιδίων L3 (G/KM)
		βενζίνη	πετρέλαιο	βενζίνη	πετρέλαιο	πετρέλαιο
Μ(2)	όλες	2,2	1,0	0,5	0,7(1)	0,08(1)

(1) Για οχήματα που διαθέτουν πετρελαιοκινητήρες τύπου άμεσης έγχυσης, η τιμή L2 είναι 0,9 G/KM και η τιμή L3 είναι 0,10 G/KM μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1999.

(2) Εξαιρούνται:
– τα οχήματα που είναι σχεδιασμένα για να μεταφέρουν άνω των έξι επιβατών συμπεριλαμβανομένου του οδηγού,
– τα οχήματα των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2.500 χιλιόγραμμα».

4. Το σημείο 7 έχει ως εξής:

«7. ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

7.1. Τα μέτρα με τα οποία διασφαλίζεται η πιστότητα της παραγωγής λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της ΚΥΑ 47271/3950/92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93.

Η συμμόρφωση της παραγωγής ελέγχεται βάσει της περιγραφής που αναφέρεται στο παράρτημα ΙΧ της παρούσας οδηγίας.

Εάν οι αρχές δεν ικανοποιηθούν από τη διαδικασία ελέγχου του κατασκευαστή, τότε ισχύουν τα σημεία 2.4.2 και 2.4.3 του παραρτήματος Χ της ΚΥΑ 47271/3950/92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93.

7.1.1. Εάν πρόκειται να πραγματοποιηθεί δοκιμή τύπου

I και μια έγκριση τύπου οχήματος έχει μία ή περισσότερες επεκτάσεις, οι δοκιμές πραγματοποιούνται στο όχημα (οχήματα) όπως περιγράφεται (περιγράφονται) στο βασικό φάκελλο.

7.1.1.1. Έλεγχος πιστότητας για δοκιμή τύπου I.

Κατόπιν επιλογής των αρχών, ο κατασκευαστής δεν προβαίνει σε καμία ρύθμιση των επιλεγέντων οχημάτων.

7.1.1.1.1. Επιλέγονται τυχαία τρία οχήματα από τη σειρά και υποβάλλονται σε δοκιμή, όπως περιγράφεται στο σημείο 5.3.1 του παρόντος παραρτήματος. Οι παράγοντες φθοράς χρησιμοποιούνται κατά τον ίδιο τρόπο. Οι οριακές τιμές δίδονται στο σημείο 5.3.1.4 του παρόντος παραρτήματος.

7.1.1.1.2. Εάν οι αρχές ικανοποιηθούν από την τυποποιημένη απόκλιση της παραγωγής που δίδει ο κατασκευαστής σύμφωνα με το παράρτημα X της ΚΥΑ 47271/3950/92, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93, οι δοκιμές πραγματοποιούνται σύμφωνα με το προσάρτημα I του παρόντος παραρτήματος.

Εάν οι αρχές δεν θα ικανοποιηθούν από την τυποποιημένη απόκλιση της παραγωγής που δίδει ο κατασκευαστής σύμφωνα με το παράρτημα X της ΚΥΑ 47271/3950/92 όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 38888/3374/93, οι δοκιμές πραγματοποιούνται σύμφωνα με το προσάρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος.

7.1.1.1.3. Η παραγωγή μιας σειράς θεωρείται σύμφωνη ή όχι, βάσει δοκιμής των οχημάτων με δειγματοληψία, εφόσον λαμβάνεται θετική απόφαση για όλους τους ρύπους, ή λαμβάνεται αρνητική απόφαση για ένα ρύπο, σύμφωνα με τα ισχύοντα κριτήρια δοκιμής του κατάλληλου προσαρτήματος.

Εάν ληφθεί θετική απόφαση για ένα ρύπο, η απόφαση αυτή δεν μεταβάλλεται με πρόσθετες δοκιμές που πραγματοποιούνται για να ληφθεί απόφαση σχετικά με άλλους ρύπους.

Εαν δεν ληφθεί καμία θετική απόφαση για όλους τους ρύπους και δεν ληφθεί καμία αρνητική απόφαση για ένα ρύπο, πραγματοποιείται δοκιμή σε άλλο όχημα (βλέπε εικόνα 1/7).

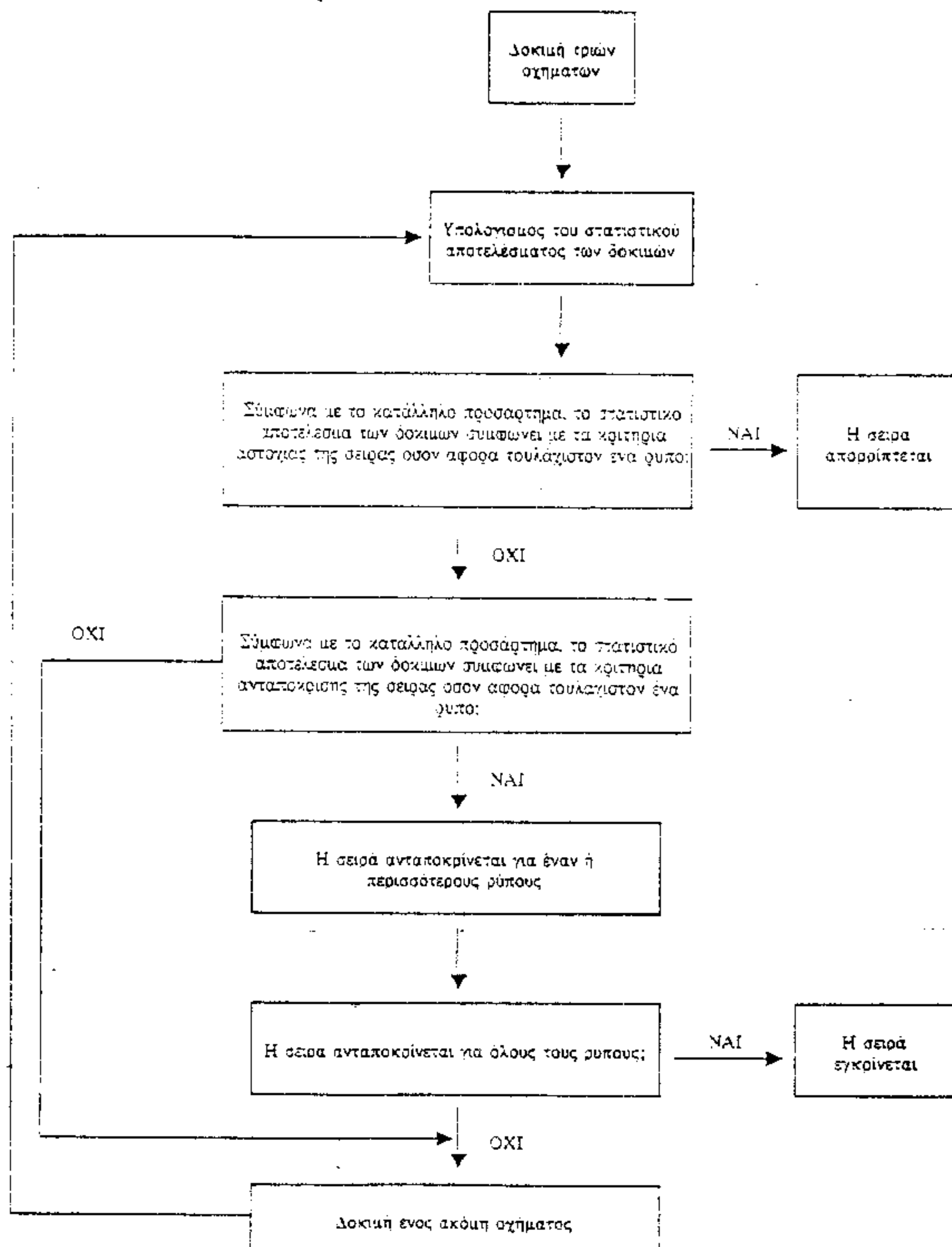
7.1.1.2. Κατά παρέκκλιση των προδιαγραφών του σημείου 3.1.1. του παραρτήματος III, οι δοκιμές διεξάγονται επί οχημάτων που εξέρχονται από τη γραμμή παραγωγής.

7.1.1.2.1. Εν τούτοις, εάν το ζητήσει ο κατασκευαστής, οι δοκιμές διεξάγονται επί οχημάτων που έχουν διατρέξει:

– 3.000 KM, κατά το μέγιστο, για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης,

– 15.000 KM, κατά το μέγιστο, για οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης δια συμπιέσεως.

Στις περιπτώσεις αυτές, το στρώσιμο του οχήματος εκτελείται από τον κατασκευαστή, ο οποίος αναλαμβάνει τη δέσμευση να μην επέμβει στα εν λόγω οχήματα.


Δοκιμή τριών σχημάτων
Υπολογισμός του στατιστικού αποτελέσματος των δοκιμών
Σύμφωνα με το κατάλληλο προσάρτημα, το στατιστικό αποτέλεσμα των δοκιμών συμφωνεί με τα κριτήρια αστοχίας της σειράς όσον αφορά τουλάχιστον ένα ρύπο;
ΝΑΙ
Η σειρά απορρίπτεται
ΟΧΙ
ΟΧΙ
Σύμφωνα με το κατάλληλο προσάρτημα, το στατιστικό αποτέλεσμα των δοκιμών συμφωνεί με τα κριτήρια ανταπόκρισης της σειράς όσον αφορά τουλάχιστον ένα ρύπο;
ΝΑΙ
Η σειρά ανταποκρίνεται για έναν ή περισσότερους ρύπους
Η σειρά ανταποκρίνεται για όλους τους ρύπους;
ΝΑΙ
Η σειρά εγκρίνεται
ΟΧΙ
Δοκιμή ενός ακόμη σχήματος

Σχήμα 1.7

7.1.1.2.2. Εάν ο κατασκευαστής ζητήσει να διεξαχθεί διαδικασία στρωσίματος του οχήματος ("X" km, όπου X ≤ 3 000 km για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης αναφλέξεως και ≤ 15 000 km για οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης δια συμπιέσεως), η διαδικασία αυτή διεξάγεται ως ακολούθως:

— οι εκπομπές ρύπων (τύπος I) μετρώνται σε 0 και "X" km επί του πρώτου υπό δοκιμήν οχήματος,

— ο συντελεστής εξέλιξης των εκπομπών μεταξύ 0 και "X" km υπολογίζεται για κάθε ρύπο:

$$\frac{\text{Εκπομπές σε "X" km}}{\text{Εκπομπές σε 0 km}}$$

Δύναται να είναι κατώτερος του 1.

— τα υπόλοιπα οχήματα δεν υποβάλλονται στη διαδικασία στρωσίματος, αλλά οι εκπομπές τους σε 0 km προσαρμόζονται σύμφωνα με τον συντελεστή εξέλιξης.

Στην περίπτωση αυτή, οι τιμές που λαμβάνονται υπόψη είναι:

— οι τιμές σε "X" km για το πρώτο όχημα,

— οι τιμές σε 0 km πολλαπλασιασμένες επί τον συντελεστή εξέλιξης για τα υπόλοιπα οχήματα.

7.1.1.2.3. Όλες οι δοκιμές αυτές μπορούν να διεξαχθούν με σύνηθες καύσιμο. Εν τούτοις, εάν το ζητήσει ο κατασκευαστής, δύνανται να χρησιμοποιηθούν τα πρότυπα καύσιμα που περιγράφονται στο παράρτημα VIII.

7.1.2. Εάν πρόκειται να διεξαχθεί δοκιμή τύπου III, πρέπει να διεξάγεται επί όλων των οχημάτων που έχουν επιλεγεί για τη δοκιμή συντελεστή απόδοσης τύπου (7.1.1.1.1). Πρέπει να τηρούνται οι όροι που αναφέρει το σημείο 5.3.3.2.

7.1.3. Εάν πρόκειται να διεξαχθεί δοκιμή τύπου IV, πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με το σημείο 7 του παραρτήματος VI.»

Προσάρτημα 1

1. Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τη διαδικασία που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την επαλήθευση της πιστότητας της παραγωγής για τη δοκιμή τύπου I, όταν η τυπική απόκλιση της παραγωγής του κατασκευαστή είναι ικανοποιητική.

2. Με ελάχιστο μέγεθος δείγματος 3, η διαδικασία δειγματοληψίας καθορίζεται κατά τρόπο ώστε η πιθανότητα μια παρτίδα να υποστεί με επιτυχία μια δοκιμή, να είναι 0,95 (κίνδυνος του προμηθευτή = 5 %), όταν 40 % της παραγωγής είναι ελαττωματικό, ενώ η πιθανότητα να εγκριθεί μια παρτίδα να είναι 0,10 (κίνδυνος του καταναλωτή = 10 %) όταν 65 % της παραγωγής είναι ελαττωματικό.

3. Για καθένα από τους ρύπους που αναφέρονται στο σημείο 5.3.1.4 του παραρτήματος I, χρησιμοποιείται η ακόλουθη διαδικασία (βλέπε σχήμα I.7).

Όπου:

L = ο φυσικός λογάριθμος της οριακής τιμής για τον ρύπο,

X_i = ο φυσικός λογάριθμος της μέτρησης για το i-στο όχημα του δείγματος,

s = μια εκτίμηση της τυπικής απόκλισης της παραγωγής μετά από αναγωγή των μετρήσεων σε φυσικό λογάριθμο,

α = το μέγεθος του δείγματος.

4. Υπολογίστε για το δείγμα το στατιστικό αποτέλεσμα των δοκιμών που εκφράζει ποσοστικά το άθροισμα των τυπικών αποκλίσεων από το όριο και ορίζεται ως εξής:

$$\frac{1}{S}\sum_{i=1}^{n}(L - x_i)$$

5. Τότε:

— εάν το στατιστικό αποτέλεσμα των δοκιμών είναι μεγαλύτερο από τον αριθμό κριτηρίου ανταπόκρισης για το μέγεθος του δείγματος που δίδεται στον πίνακα I.1.5, θεωρούμε ότι υπάρχει ανταπόκριση για τον εν λόγω ρύπο,

— εάν το στατιστικό αποτέλεσμα των δοκιμών είναι κατώτερο από τον αριθμό κριτηρίου αστοχίας για το μέγεθος του δείγματος που δίδεται στον πίνακα I.1.5, θεωρούμε ότι υπάρχει αστοχία για τον εν λόγω ρύπο· ειδάλλως, υποβάλλεται σε δοκιμή ένα ακόμη όχημα, σύμφωνα με το σημείο 7.1.1.1 του παραρτήματος I, και ο υπολογισμός επαναλαμβάνεται με δείγμα μεγαλύτερο κατά μια μονάδα από το προηγούμενο.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι.1.5

Αθροιστικός αριθμός σχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμές (μέγεθος του δείγματος)	Αριθμός κριτηρίου ανταπόκρισης	Αριθμός κριτηρίου αστοχίας
3	3.327	−4.724
4	3.261	−4.790
5	3.195	−4.856
6	3.129	−4,922
7	3.063	−4,988
8	2,997	−5,054
9	2.931	−5.120
10	2.865	−5.185
11	2.799	−5.251
12	2.733	−5.317
13	2.667	−5.383
14	2.601	−5,449
15	2.535	−5.515
16	2.469	−5.581
17	2.403	−5.647
18	2.337	−5.713
19	2.271	−5.779
20	2.205	−5.845
21	2.139	−5.911
22	2.073	−5.977
23	2.007	−6,043
24	1.941	−6.109
25	1.875	−6.175
26	1.809	−6.241
27	1,743	−6.307
28	1.677	−6.373
29	1.611	−6.439
30	1.545	−6.505
31	1.479	−6.571
32	−2.112	−2.112

Προσάρτημα 2

1. Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τη διαδικασία που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των απαιτήσεων παραγωγής για τη δοκιμή τύπου Ι, όταν η τυπική απόκλιση της παραγωγής του κατασκευαστή είναι είτε μη ικανοποιητική είτε μη διαθέσιμη.

2. Με ελάχιστο μέγεθος δείγματος 3, η διαδικασία δειγματοληψίας καθορίζεται κατά τρόπο ώστε η πιθανότητα μια παρτίδα να υποστεί με επιτυχία μια δοκιμή, όταν 40 % της παραγωγής είναι ελαττωματικό, να είναι 0,95 (κίνδυνος του προμηθευτή = 5 %), ενώ η πιθανότητα να εγκριθεί μια παρτίδα, όταν 65 % της παραγωγής είναι ελαττωματικό, να είναι 0,1 (κίνδυνος του καταναλωτή = 10 %).

3. Οι μετρήσεις των ρύπων που αναφέρει η παράγραφος 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι θεωρείται ότι ακολουθούν κανονική λογαριθμική κατανομή και πρέπει πρώτα να μετατραπούν λαμβάνοντας τους φυσικούς των λογαριθμούς. Έστω m_0 και m το ελάχιστο και το μέγιστο μέγεθος δειγμάτων αντίστοιχα (m_0 = 3 και m = 32) και έστω n το μέγεθος του δείγματος.

4. Εάν οι φυσικοί λογάριθμοι των μετρησεων στη σειρα είναι $x_1, x_2, \ldots, x_n$ και L ειναι ο φυσικός λογαριθμος της οριακης τιμης για τον ρύπο, τότε, ορισατε:

$$d_i = x_i - L$$

$$\bar{d}_n = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^{n} d_i$$

$$v_n^2 = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^{n} (d_i - \bar{d}_n)^2$$

5. Ο πινακας I.2.5 εμφαίνει τις τιμές των αριθμών κριτηριου ανταποκρισης (A_n) και αστοχιας (B_n) συναρτησει του μεγεθους του δείγματος. Το στατιστικο αποτέλεσμα των δοκιμών ειναι ο λόγος $\bar{d}_n/v_n$ και πρεπει να χρησιμοποιηθεί για να προσδιορισθεί κατα πόσον οι σειρες ανταποκρινονται ή αστοχουν στη δοκιμη ως ακολουθως:

Για $m_0 \le n \le m$:

— Η σειρα ανταποκρίνεται εάν $\bar{d}_n/v_n \le A_n$;

— Η σειρά αστοχεί εάν $\bar{d}_n/v_n \ge B_n$;

— Να γίνει νέα μετρηση εαν $A_n < \bar{d}_n/v_n < B_n$.

6. *Παρατηρησεις*

Οι ακόλουθοι αναδρομικοί τυποι είναι χρήσιμοι για τον υπολογισμό διαδοχικών τιμων του στατιστικού αποτελέσματος των δοκιμων:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right)\bar{d}_{n-1} + \frac{1}{n} d_n$$

$$v_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right)v_{n-1}^2 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n - 1}$$

$$(n = 2, 3, \ldots; \bar{d}_1 = d_1; v_1 = 0)$$

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι.2.5

Ελάχιστο μέγεθος δείγματος = 3.

Μέγεθος του δείγματος	Αριθμος κριτηριου ανταποκρισης A_1	Αριθμός κριτηριου αστοχιας B_1
3	-0.80381	16.64743
4	-0.76339	7.68627
5	-0.72982	4.67136
6	-0.69962	3.25573
7	-0.67129	2.45431
8	-0.64406	1.94369
9	-0.61750	1.59105
10	-0.59135	1.33295
11	-0.56542	1.13566
12	-0.53960	0.97970
13	-0.51379	0.85307
14	-0.48791	0.74801
15	-0.46191	0.65923
16	-0.43573	0.58321
17	-0.40933	0.51718
18	-0.38266	0.45922
19	-0.35570	0.40788
20	-0.32840	0.36203
21	-0.30072	0.32078
22	-0.27263	0.28343
23	-0.24410	0.24943
24	-0.21509	0.21831
25	-0.18557	0.18970
26	-0.15550	0.16328
27	-0.12483	0.13880
28	-0.09354	0.11603
29	-0.06159	0.09480
30	-0.02892	0.07493
31	0.00449	0.05629
32	0.03876	0.03876

Άρθρο 5

1. Η απόφαση αυτή ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 3 Μαρτίου 1995

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΠΕΡΙΒΑΛΛ., ΧΩΡΟΤ. ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ — **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ**

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΚΟΚΚΙΝΟΒΑΣΙΛΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ